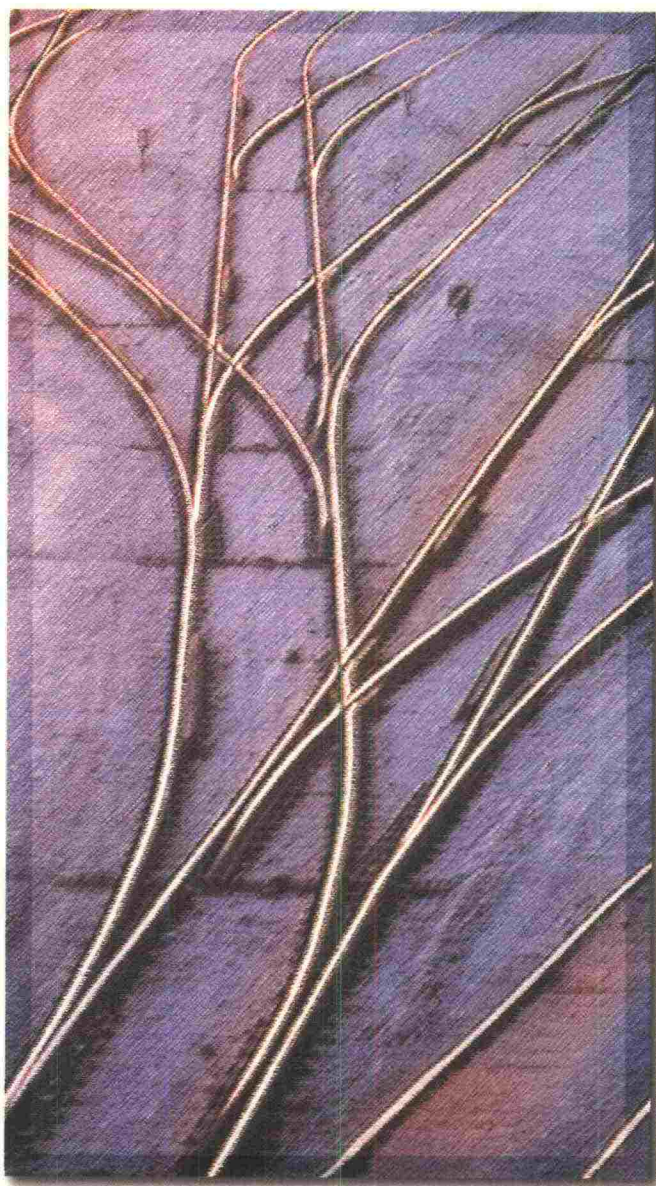


# Å R S B E R Ä T T E L S E

1 9 9 7



RATAHALLINTO-  
KESKUS  
BANFÖRVALTNINGS-  
CENTRALEN

## ÅR 1997 I KORTHET

---

Grundförbättringen av banorna fortskred planenligt och försämringsutvecklingen av bannätet kunde stoppas.

• • •

Elektrifieringen av bandelen Tammerfors–Raumo slutfördes.

• • •

En samhällsekonomisk utredning av den fortsatta elektrifieringen av banorna utfördes. Den visar att det är lönsamt att fortsätta elektrifieringen.

• • •

Det elektrifierade dubbelspåret Ingerois–Juurikorpi blev klart. Banan effektiviserar industritransporterna i sydöstra Finland.

• • •

Byggandet av kvalitetssäkringen inleddes.

• • •

Ett förvaltningssystem för fastigheter blev färdig. Systemet utgör en grund för användandet av platsuppgifterna.

• • •

Startanslag för stadsbanan Helsingfors–Hopla–Alberga beviljades i höstens tilläggsbudget. Arbetet sker under åren 1998–2001.

• • •

Utvecklandet av kontrollsystem för järnvägstrafikens säkerhet fortskred.

• • •

Den automatiska tågkontrollen utbyggdes och plankorsningar avskaffades.

• • •

Miljöprogrammet blev färdigt. Programmet innefattar miljöpolitiken samt miljömålen.

## INNEHÅLL

|                          |   |                  |    |          |    |                       |    |
|--------------------------|---|------------------|----|----------|----|-----------------------|----|
| Året i korthet           | 2 | Verksamhetsmiljö | 6  | Säkerhet | 12 | Organisation          | 18 |
| Överdirektörens översikt | 3 | Grundförbättring | 8  | Miljö    | 13 | Uppgifter om bannätet | 19 |
| Resultatmål              | 4 | Utveckling       | 10 | Ekonomi  | 14 | Kontaktuppgifter      | 19 |

# Överdirektörens översikt



**B**anförvaltningscentralen har nu verkat i drygt två och ett halvt år. För en ung organisation förblir även halva år viktiga rätt länge. För organisationsmedlemmarna i deras eget liv, är ett halvt år däremot inte en alltför lång tid. I detta ligger en fara att individen tror att organisationen fungerar i samma takt som individen själv. Så är det ju inte i verkligheten. På grund av detta kännetecknades verksamhetsåret 1997 i Banförvaltningscentralen av utvecklandet av kvalitetssäkringssystemet. Detta arbete har inletts väl men det krävs ännu mycket innan systemet har blivit en del av den dagliga verksamheten vid ämbetsverket.

Kvalitetssäkringen är en del av det arbete som utförs för att man skall uppnå resultatmålen. Diskussionen om verkets resultatmål fortgår och först en längre erfarenhet visar om målen har uppställts rätt. Under berättelseåret kunde RHK inte uppnå riktigt alla mål som ställts, men resultatmålet för den viktigaste funktionen dvs upprustningen av bannätet tom överskreds. Man lyckades stoppa försämringsutvecklingen av bannätet. Detta är en anmärkningsvärd prestation, speciellt då man betraktar tiden då RHK inledde sin verksamhet. Då var man rädd för att detta skede skulle ligga långt i framtiden. Tacket för detta går till hela RHK:s personal samt till de samarbetsparter som vi har att tacka för att finansieringen av banhållningen har kunnat hållas på en nöjaktig nivå. I samma andetag måste man dock konstatera, att angående upprustningen

av bannätet, har vi lyckats först i uppehållande strid och vi kan inte på en mycket lång tid hoppas på annat än avvärjningssegrar. Kapplöpningen med tiden fortsätter och kräver seghet av alla parter.

De gångna verksamhetsåren har visat vilken inverkan den internationella sektorn har på Banförvaltningscentralens verksamhet. Den aktivitet som EU visat har fungerat som en viss katalyt till bl.a. det att arbetsgruppen som trafikministeriet har tillsatt har utrett frågor kring öppnandet av järnvägstrafiken för konkurrens. I fall konkurrensen öppnas, förändras Banförvaltningscentralens verksamhet på ett eller annat sätt. Som en annan märkbar sektor på EU-fronten är utvecklingen av standardiseringen och normeringen. Det är mycket viktigt att vara med om att påverka vilka de förpliktande normerna som man kommer att följa i järnvägsbranschen i framtiden kommer att vara.

Lika viktigt som att följa med vad som händer inom EU är att följa med utvecklingen i trafiken över vår östra gräns. RHK har fattat – och kommer att fatta – viktiga investeringsbeslut som grundar sig på utsikterna för utvecklingen i denna trafik. Ett gott exempel på en dylik investering är det andra spåret som blivit färdigt på den livligt trafikerade transitorutten Ingerois–Juurikorpi.

Förbättrandet av bannätet, viktiga utvecklingsinvesteringar, kvalitetssäkringsfrågor som berör öppnandet av konkurrensen samt internationella kontakter är de centrala frågor som är kännetecknande för RHK:s verksamhet också i framtiden. Det dagliga arbetet med dessa frågor fortgår och utvecklas. Utvecklingen betyder bl.a. att en del av ärendena kan skötas effektivt med rutin. Ämbetsverkets funktion får dock inte bli rutinmässigt, det hindrar de aktuella resultatmålen och förändringarna i miljön. RHK:s verksamhetsmiljö kommer inte att vara stabil och åtminstone inte helt förutsägelsefull. Därför är det viktigt att i det dagliga arbetet upprätthålla sådana värden som målmedvetenhet, flexibilitet, anpassningsbarhet, förändringsvilja samt uppskattning av andras arbete.

Helsingfors 26.2.1998

Ossi Niemimuukko



# Resultatmålen för banhållningen 1997

## MÅLSÄTTNINGAR SOM UPPSTÄLLTS FÖR BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN

Trafikministeriet uppställde följande resultatmål för Banförvaltningscentralen för 1997.

### Bannätet

Inga förändringar sker i omfattningen av bannätet. Av nätet underhålls minst 84 % för persontrafik.

Bannätets andel för trafik med begränsad axelvikt (under 20 t) för enbart godstrafik kan vara högst 16 % av hela nätet.

### Bannätets servicenivå

27 km övergår från serviceklass 2 i klass 3 och från klass 3 övergår 113 km i klass 4.

Ytterligare hastighetsbegränsningar tillkommer på högst 90 km.

Summa förseningar på över 5 minuter i persontrafiken som förorsakas av banhållningen är maximalt 1 333 timmar.

### Förbättrandet av säkerheten

Dödsfall inträffar inte vid tågolyckor och olyckor vid plankorsningar minskar. Högst 40 plankorsningsolyckor inträffar.

Minskning av skador som förorsakas av banhållningen, högst 4 skador (gildande medeltal under fyra år).

Säkerhetsföreskrifterna preciseras.

### Ekonomi i banhållningen

Enhetskostnaderna för banhållningens produkter minskar minst 3 procentenheter per år.

### Banhållningens skick

Åskådliga mätare som visar banans kondition utvecklas.

### Miljön

Miljöprogram uppgörs och arbetet inom ramen för detsamma påbörjas så att de miljömål som trafikministeriet har uppställt inom ramen för sin verksamhet för tågtrafiken nås år 2000.

## Hur målen förverkligats

### Bannätets omfattning

Målet uppnåddes. Det skedde inga förändringar i bannätet. Av bannätet är 84 % persontrafikdugligt.

### Bannätets servicenivå

Serviceklassmålet uppnåddes.

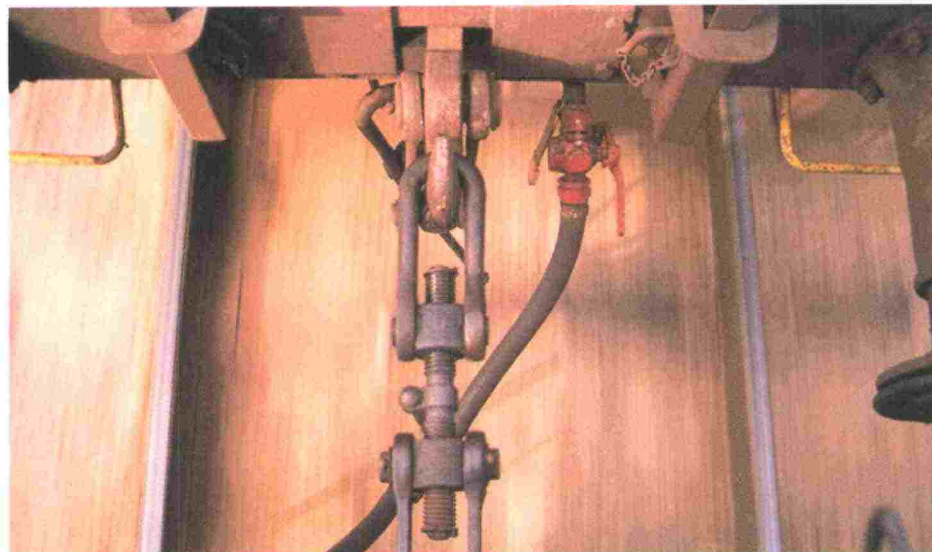
Antalet hastighetsbegränsningar måste tillfälligt ökas under berättelseårets sommar p.g.a. värmeböljan. Begränsningarna var kortvariga. Fasta hastighetsbegränsningar ökades endast på 4 km. Under andra hälften av året kunde man däremot minska begränsningarna då grundförbättringen framskred. Vid årets slut fanns begränsningar på 790 bankilometer. Målet har överskridits klart, då det i början av året fanns hastighetsbegränsningar på 806 bankilometer och man befarade en ökning med 90 km under året.

Förseningar på över fem minuter i persontrafiken som förorsakats av banhållningen var märkbart större än det uppsatta

målet. Förseningarna var 1 922 timmar, när målet var 1 333 timmar. Förseningarna hade ökat från föregående år, då förseningarna var 1 538 timmar. De fyra första månaderna underskred rejält föregående året, men i maj efter det att tjälen gått ur jorden ökade förseningarna.

Beträffande trafik kvaliteten var början av det andra halvåret svag med rikligt av förseningar. De orsakades av arbetena som pågick överallt på bannätet samt av överspänning som förorsakades av åska. Överspänningarna skadade säkerhetsutrustning som nyss tagits i bruk.

Banarbetena förorsakade två tredjedelar av förseningarna som överskred målsättningen. Arbeten utfördes på livligt trafikerade banavsnitt Riihimäki-Tammerfors och Riihimäki-Lahtis. Arbeten utfördes också mellan Helsingfors och Riihimäki, men med överlagda nedskärningar i trafiken kunde man uppnå en acceptabel trafiknivå. Omfattande banarbeten fortsatte till slutet av november, vilket innebar att arbetena förorsakade förseningar på en tidsperiod som var längre än normalt.





## Förbättrandet av säkerheten

Tågolyckorna medförde inga personförluster. Under berättelseåret skedde 52 plankorsningsolyckor. Målet för hela året var maximalt 40. Målsättningen överskreds med 12 olyckor.

Plankorsningsolyckorna skedde huvudsakligen på svagt trafikerade banavsnitt på olika håll i landet, vilket innebär att RHK har svårt att på kort sikt inverka på att antalet olyckor minskar. Förverkligandet av programmet för avskaffandet av plankorsningar minskar olyckor på lång sikt.

Skador som uppstått som en följd av banhållningen liksom det glidande medeltalet för fyra år var 6. Målet som uppställts var maximalt 4. Tre skador uppkom under de båda halvåren.

Säkerhetsföreskrifter har utfärdats över följande:

- Granskningsdirektiven för banarbeten har kompletterats.
- Direktivet för godkännandet av banan för trafik efter banarbete har kompletterats.
- Direktivet för ibruktagandet av säkerhetsanläggningar efter reparations- och installationsarbeten har kompletterats.
- Veckovarningssystemet ersätts helt med ett nytt förhandsrapporteringssystem. Det tas i bruk i slutet av året 1998.

## Banhållningens lönsamhet

Definieringen av banhållningens arbetsproduktsortiment pågår. Produktkostnader utreds. Basinformation samlas, enligt vilken man kan räkna produkternas enhetskostnader och jämföra den årliga förändringen i desamma.



## Banhållningens skick

Ett index som visar banans geometriska skick utvecklades.

## Miljön

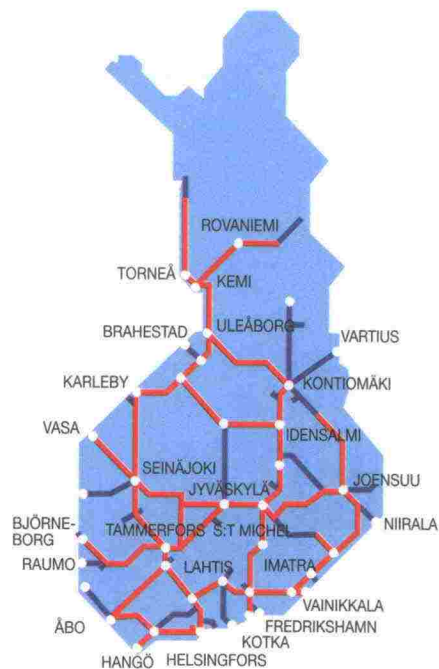
RHK godkände 5.3.1997 ett miljöprogram som innefattar miljöpolitik med målsättningar. I miljömålen har man beaktat trafikministeriets program för begränsning av miljöförorenning som förorsakas av trafiken. Härefter skall ett program för åren 1998–2001 utarbetas. Det torde godkännas år 1998.

En del projekt som härrör sig till miljöprogrammet har redan påbörjats:

- För att minska bullerskador har rälsslipningsprogrammet genomförts på bannätet.
- Avyttrandet av bansliprar av trä förbereds.
- I stället för bansliprar av trä ökas användningen av betongsliprar
- För att minska bullerskador övergår man allt mer från korträlsspår till helsvetsat spår.

## Trafiken på bannätet

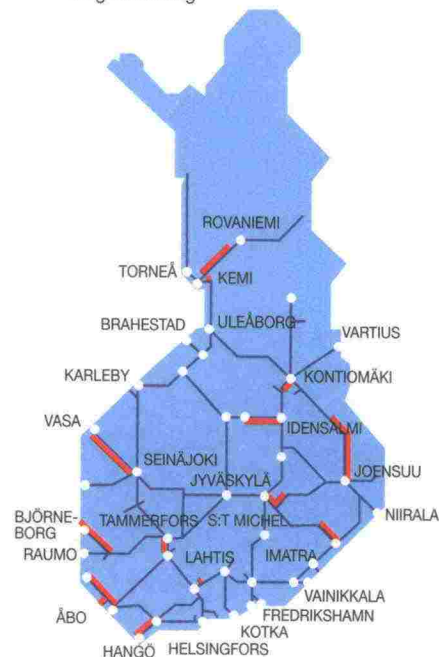
- Person- och godstrafik
- Godstrafik



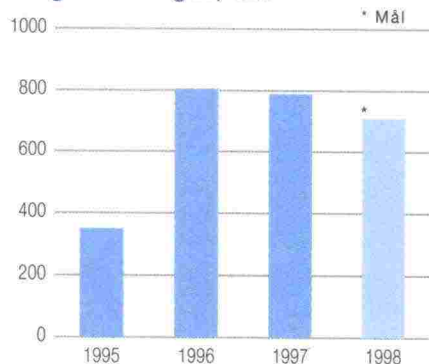
## Hastighetsbegränsningar

31.12.1997

- Banavsnitt med hastighetsbegränsning



## Utvecklingen av hastighetsbegränsningar, km



# Verksamhetsmiljön blir allt mångsidigare

Utgångspunkten för underhållet och utvecklingen av bannätet är såväl det nationella som det internationella trafikbehovet. Banhållningen skapar förutsättningar för en effektiv och konkurrenskraftig järnvägs- trafik.

I Finland är banorna huvudsakligen sk. blandtrafikbanor dvs. person- och gods- trafik använder samma spår.

År 1997 var ett livligt år i järnvägstrafiken. Godstrafiken slog ett rekord med 40,3 miljoner ton, som jämfört med föregående år visar en tillväxt på 7 procent. I syn- nerhet uppsvinget inom den inhemska pap- pers-, cellulos- och kemiska indust- riens uppsving ökade godstransporterna.

Tillväxten i persontrafiken blev klart krafti- gare och över 50 miljoner tågresor före- togs, varav 12 miljoner var fjärtrafikresor och 38 miljoner resor i närtrafiken. Även i trafiken mellan Finland och Ryssland öka- de resorna med närmare 20 procent. Re- sorna mellan Helsingfors och Åbo ökade knappa 15 procent.

## Godstrafiken växer

Järnvägstransporternas andel av hela godstrafiken är nuförtiden ca en fjärdedel. I Finland innehar järnvägen rollen som bastransportör för industrin. Det är främst produkter och råvaror inom skogs-, me- tall- och den kemiska industrin som trans- porteras per järnväg.

Banförvaltningscentralen uppgjorde under berättelseåret en prognos för godstrafiken på bannätet för åren 1997–2020.

I prognosen har beaktats att transport- egenskaperna på bannätet kommer att förbättras. T.ex. kommer den största til-

låtna axelvikten att ökas på huvudbanor- na från nuvarande 22,5 ton till 25 ton till år 2010. Elektrifieringen av bannätet fort- går och tågtrafikens säkerhet förbättras med säkerhetsanordningar och automa- tisk tågkontroll samt genom att avskaffa plankorsningar.

Man estimerar att helhetsvolymen för godstrafiken kommer att växa i genom- snitt 2,1 % per år eller uppgå till 50,4 mil- joner ton till år 2010.

## Transittrafiken har potential

Den ryska transittrafiken har utgjort un- der de senaste åren en viktig del av trans- portarbetet inom järnvägstrafiken på Fin- lands bannät. Volymerna har dock årligen kastat märkbart. Man beräknar att tran- sittrafikens totalvolym på Finlands bannät år 2010 kommer att vara 7–8 miljoner ton. År 1997 utgjorde transittransporterna 3,4 milj. ton. Finland har stora potentiella möj- ligheter att öka transittransporterna när t.ex. utnyttjandet av de norra råvaroreserverna i Ryssland väl kommer i gång. Ökningen drabbar främst Vainikkala och Vartius gränsövergångar.

## TEN-näten

Europeiska unionen har som målsättning att öka konkurrenskraften för järnvägstra- fiken bl.a. genom att göra persontrafiken snabbare och genom att effektivisera gods- trafiken. Utbyggnaden av de enhetliga TEN-näten som övergriper hela Europa betyder bl.a. att det blir smidigare att ta sig över gränserna samt att kompatibiliteten mellan de olika ländernas tekniska system utvecklas. Under berättelseåret beviljades RHK EU:s Interreg-stöd för för- bättrandet av smidigheten av gränstrafi- ken vid Vainikkala.



Det finns planer på att banorna i interna- tionell persontrafik mellan Helsingfors och Åbo och från Seinäjoki till Vainikkala in- kopplas som höghastighetsbanor i TEN- nätet. I Finland har man valt som målhas- tighet ca 200 km/h och som materiel tåg med lutande vagnskorg. Tåget fordrar nämligen inte skilda höghastighetsbanor.

## Den Nordiska Triangeln

Den nordiska triangeln är ett projekt med EU prioritet i vilket ingår de centrala ban- avsnitten för person- och godstrafik i södra Finland. Banavsnitt som skall utvecklas är Åbo–Helsingfors–Vainikkala samt hamn- banorna Hyvinge–Hangö och Kouvola– Kotka/Fredrikshamn. Investeringarna ut- görs av grundförbättring och utveckling av banorna. Det är speciellt viktigt att öka bankapaciteten, som medför möjligheten att öka antalet tåg.

Helhetsinvesteringarna för den nordiska triangeln under åren 1997–2010 är sam- manlagt 6,9 mrd mark av vilka 0,5 mrd mark förbrukades år 1997.

Finland har fått understöd från EU:s TEN- budget för att planera och genomföra dessa projekt samt lån från den Europeis- ka investeringsbanken.



## Det Euroarktiska Trafikområdet

I Juni 1997 hölls i Helsingfors EU:s Tredje allmän-europeiska trafikkonferens, i vilken även RHK deltog och presenterade järnvägsanslutningar via Finland österut. I konferensen deltog trafiktjänstemän och experter på hög nivå från olika länder i Europa. I konferensen godkändes i utvecklingsprogrammet för den allmän-europeiska trafiken det euroarktiska trafikområdet vid Barents. Utvecklandet av trafikanslutningarna för de nordliga områdena berör alla trafikformer och i projektet samarbetar Finland, Sverige, Norge och Ryssland samt EU-kommissionen. Målsättningen är att förbättra bl.a. järnvägsförbindelserna mellan dessa länder.

## Öppen konkurrens

Trafikministeriet tillsatte en arbetsgrupp 1.9.1997 med uppgift att utreda färdigheterna att öppna statens bannät för konkurrens i såväl internationell som nationell trafik. Arbetsgruppen skulle utreda både för person- och godstrafikens del förutsättningarna för att öppna konkurrensen samt göra nödvändiga legislativa, förvaltningsmässiga och organisatoriska förändringsförslag. Arbetsgruppens betänkande blir färdigt våren 1998.

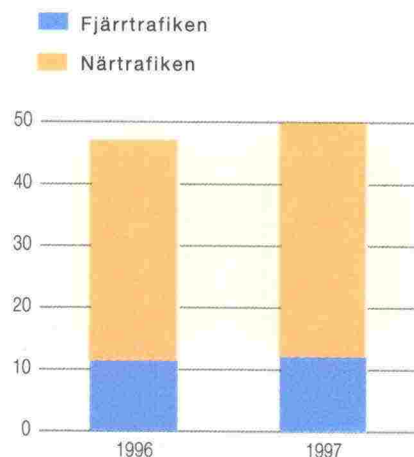
## F & U -verksamheten

Banförvaltningscentralens forsknings- och utvecklingsprogram (F&U -program) uppgjordes under berättelseåret. Fyra delområden definierades som tyngdpunktsområden: de samhällsekonomiska följderna av banhållningen, det funktionella och tekniska utvecklandet av järnvägstrafiken

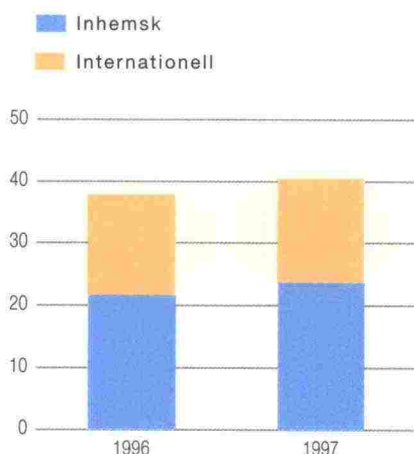
samt utvecklandet av trafiksäkerheten och miljökontrollen. Avsikten med forsknings- och utvecklingsverksamheten är att stöda RHK:s verksamhet och styrning samt öka informationen om järnvägstrafikens verksamhetsmiljö.

Stommen för F & U -verksamheten utgörs av ämbetsverkets egna undersökningar och under berättelseåret pågick ca 30 undersökningar. Förutom detta är RHK med i många inhemska och internationella samarbetsprojekt.

## Persontrafikens resor, milj. resor

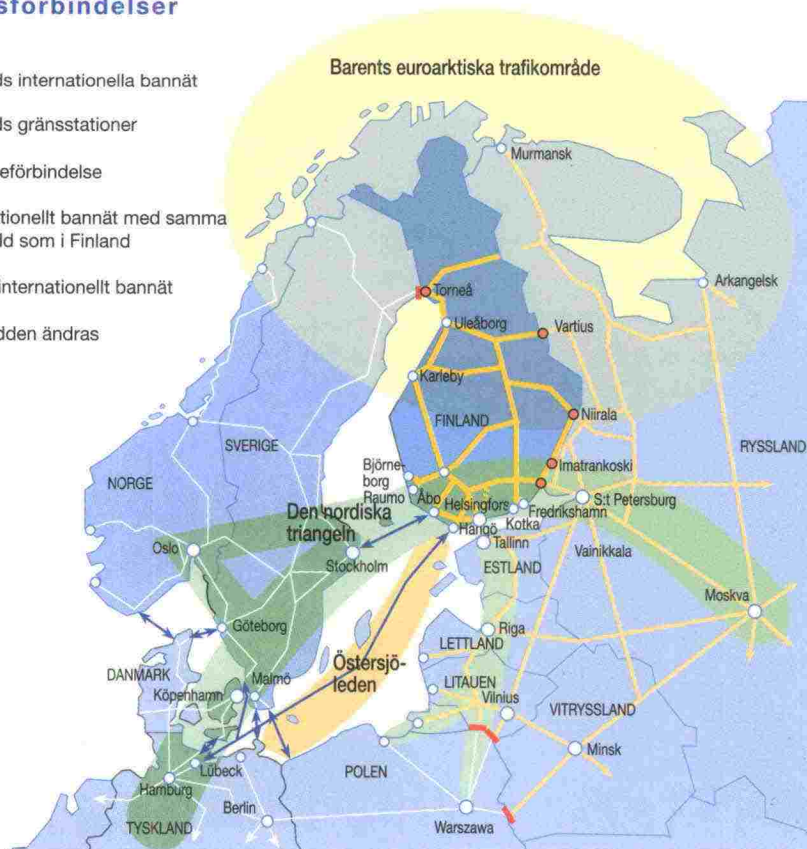


## Godstrafikens transportvolym, milj. ton



## Finlands internationella järnvägsförbindelser

- Finlands internationella bannät
- Finlands gränsstationer
- Tågfärjeförbindelse
- Internationellt bannät med samma spårvidd som i Finland
- Övrigt internationellt bannät
- Spårvidden ändras



# Grundförbättring för bättre banor

Grundförbättringen fortskred planenligt under 1997. Tack vare detta kunde t.ex. ökningen av antalet hastighetsbegränsningar som stör trafiken praktiskt taget stävjas.

Banbyggnaden förnyades under berättelseåret på flera viktiga bansträckor. Ban-sliprar byttes på en 400 km lång sträcka sammanlagt 650 000 stycken och nya re-läer anlades på över 250 kilometer. Dess-utom förnyades 130 växlar.

Under berättelseåret började även Lujabe-toni Oy leverera betongsliprar när de tidi-gare levererats enbart av Parma Betoni Oy. Med två producenters produktion kan man tillfredsställa de närmaste årens enorma behov av nya sliprar.

## *Banarbeten utförs i trafiken*

Grundförbättringen av banorna är nödvän-dig därför att banbyggnaden totalrenove-rades föregående gång på 1960-talet. RHK:s främsta målsättning är att upprus-ta de nuvarande banorna så att de mot-svarar person- och godstrafikens behov.

Alla grundförbättringsarbeten utförs på trafikerade banor, vilket kräver noggrann arbetsplanering och periodisering för att minimera trafikolägenheterna. Under den livligaste byggnadsperioden kan man dock inte helt undvika förseningar som förorsakas av banarbetena.

## *Flera viktiga bandelar under arbete*

Grundförbättringen fortgick bl.a. mellan Helsingfors–Tammerfors, som är den mest trafikerade bansträckan i Finland. Den ut-gör en del av det planerade bannätet för snabb persontrafik. Upprustningen av den här bandelen är det största av de grund-förbättringsprojekt som pågår och till det-ta projekt hänför sig betydande utveck-lingsinvesteringar.

Förnyandet av banbyggnaden fortgick också på bandelarna Tammerfors–Seinä-joki, Riihimäki–Lahtis–Kouvola, Laurila–Rovaniemi, Kouvola–Pieksämäki, Ylivies-ka–Iisalmi samt Pieksämäki–Varkaus. Nya projekt inom banbyggnaden påbörjades under berättelseåret på sträckorna Tuomi-oja–Brahestad och Karis–Hangö, som alla är betydande bansträckor för godstrafiken.

Upprustningsarbeten på bangårdar utför-des bl.a. i Träskända, Tavastehus, Kouvo-la samt i Viinikka i Tammerfors. I Lahtis togs ett nytt ställverk i bruk och på ban-delarna Riihimäki–Lahtis samt Tammer-fors–Raumo blev nya skyddsanordningar färdiga.

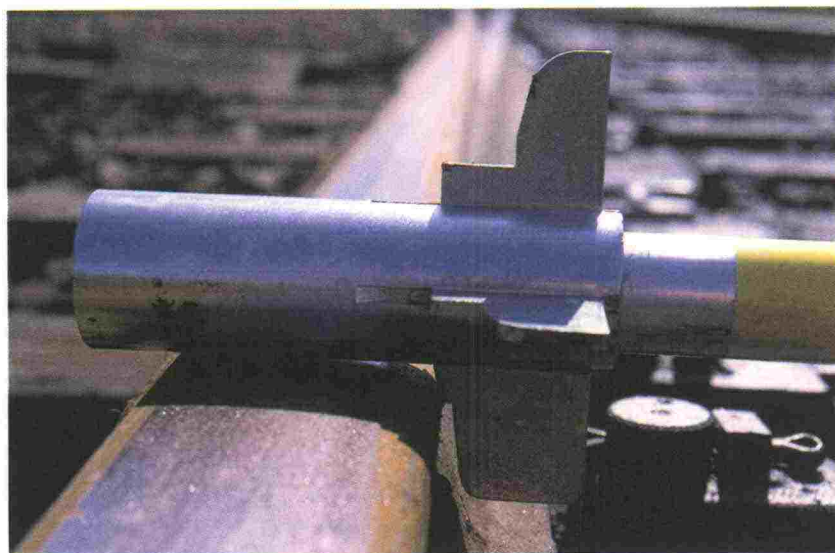


## *Ökad effektivitet genom konkurrens*

Banförvaltningscentralen har slutit merpar-ten av entreprenadavtalen med Oy VR-Rata Ab. Målsättningen är dock att grad-vis framskrida till ett konkurrensförfaran-de med entreprenörerna. Genom detta strävar RHK till att i enlighet med de upp-ställda resultatmålen effektivisera verksam-heten, höja produktiviteten samt till en allt mer effektiv penninghushållning. Också EU-direktiven förutsätter konkurrensförfarande.

Beträffande egen anskaffning av materiel har RHK övergått i allt större mån till of-fentlig offertförfrågan än vid entreprena-den. Under berättelseåret skaffade RHK själv väsentliga spårförnödenheter som t.ex. växlar och sliprar

Med sin egen materielanskaffning strävar RHK till att de egentliga banarbetena fram-ledes kan konkurrensutsättas genuint och rättvist. För att behärska materielanförskaffningen med därtillhörande logistik har RHK utvecklat ett eget Raillog 2000-materielstyrssystem på basen av SAP:s R/3-produkten.





I byggnadsarbetena övergick man allt mer från faktureringsentreprenad till beställningsbaserad verksamhet, i vilken arbetsobjekten är noggrant definierade och betalningarna är bundna vid tidsbundna arbetsresultat. Grundunderhållet av bannätet däremot beställdes med ett kontrakt till fast pris och samtidigt uppnådde man en märkbar nedgång i kostnaderna.



### Reläer slipades i södra Finland

En av de viktigaste delområdena av banunderhållet är reläslipningen. I södra Finland slipades under berättelseåret sammanlagt nästan 200 km reläer. Slipningen beställdes på basen av en internationell offerttävling av det schweiziska bolaget Speno International SA.

Genom att slipa reläerna avlägsnar man vågrörelsen på skenorna. Slipningen minskar underhållskostnaderna för banan, förbättrar tågens transportegenskaper och passagerarkomforten, samt minskar buller som förorsakas av tågtrafiken.

Avtalet om slipning som har ingåtts med det schweiziska företaget är treårigt.

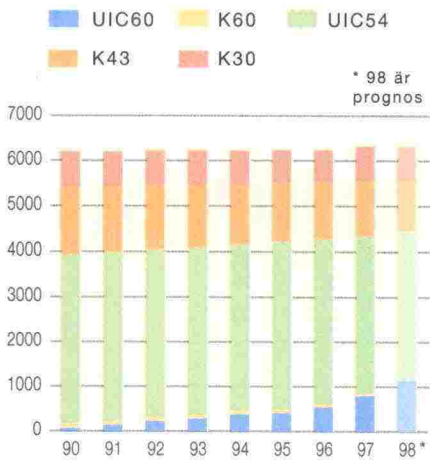


### Fastighetsförvaltningen utvecklas

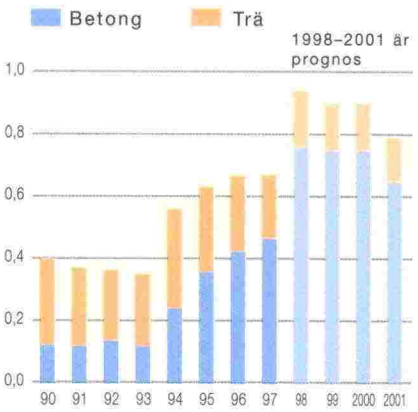
Banförvaltningscentralen satsar också på att utveckla fastighetsförvaltningen. Förutom fastighetsvård och renoveringsarbeten samt entreprenad, utsatte man disponentskapet för fastigheterna i södra Finland för konkurrens under berättelseåret. I dylika uppdrag av fortgående natur har RHK som utgångspunkt ett konfidentiellt kundförhållande som baserar sig på partnerskap.

Under berättelseåret blev också ett förvaltningssystem för fastigheter KHJ färdig. KHJ är en del av det konsekventa utvecklandet av ägaråliggandena för fastigheter och den utgör en grund för förvaltningen av RHK:s alla platsuppgifter.

### Relätyper på huvudbanan spårkm

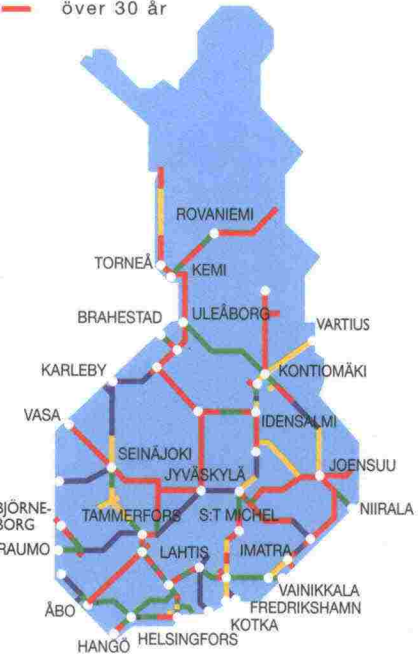


### Anlagda bansliprar, milj. st.



### Ålder för bannätets överbyggnad

- 0-10 år
- 11-20 år
- 21-30 år
- över 30 år



# Aktiv utveckling ger konkurrensförmåga

Förutom grundförbättringsarbeten pågår utvecklingsprojekt som förbättrar järnvägstrafikens konkurrensförmåga på olika delar av bannätet. Tyngdpunkten för utvecklandet ligger vid att öka bankapaciteten, utvidga elektrifieringen samt förbättra säkerheten.

Den otillräckliga bankapaciteten har utgjort ett problem särskilt i sydöstra Finland och i huvudstadsregionen. Flaskhalsar i trafiken har avskaffats genom att bygga tilläggsspår på de mest belastade bandelarna. I oktober 1997 blev ett elektrifierat tilläggsspår färdigt på Kouvola–Kotka banan mellan Ingerois och Juurikorpi. Det effektiviserar särskilt industritransporterna.

## *Helsingfors–Tammerfors banan blir effektivare*

Grundförbättringen som pågår på Helsingfors–Tammerfors banan medför samtidigt en möjlighet att höja servicenivån på banan. Banans geometri t.ex. byggs för en hastighet på 160 km/h. Då uppnår man en hastighet på 200 km/h med tåg med lutande vagnskorg.

Den största tillåtna axelvikten för godstrafiken kan höjas till 25 ton. Säkerheten på banan höjs genom att avlägsna plankorsningarna och genom att höja trafikförmedlingsförmågan med att bygga ett tredje spår på sträckan Sääksjärvi–Tammerfors samt ett mötesspår mellan Räckhals och Korso.

Helsingfors–Tammerfors -projektet skall vara färdigt år 2001.

## *Arbetena på den nya stadsbanan inleds*

Stadsbanan Helsingfors–Hoplax–Alberga är ett utvecklingsprojekt vid kustbanan av samma typ, som stadsbanan Helsingfors–Dickursby som togs i bruk 1996. Projektet innefattar två tilläggsspår samt stations- och gatuarrangemang anpassade för anslutningstrafiken. Tack vare tilläggs-spåren kan när- och fjärtrafiken styras in på sina egna spår, vilket möjliggör en kännbar ökning av tågturerna.

Projektet beviljades startanslag i tilläggsbudgeten för hösten 1997. De egentliga

banarbetena sker under åren 1998-2001. Man har kommit överens om att dela kostnaderna så att statens, dvs RHK:s andel utgörs i huvudsak av banbygget och städernas, dvs Helsingfors och Esbos andelar utgörs av stations-, gatu- och promenadvägsarbeten.

## *Elektrifieringen i Raumo blev färdig*

I slutet av berättelseåret blev elektrifieringen för bandelen Tammerfors–Raumo klar. Den eldrivna trafiken på bandelen började 12.1.1998. Förutom elektrifieringen har grundförbättring utförts och bangårdar förlängts. Dessa projekt samt investeringar i säkerhetsanordningar och trafikstyrning som skall utföras under de närmaste åren, höjer kapaciteten på Raumo banan och skapar förutsättningar för en kännbar ökning av trafikvolymen.

Elektrifierade banor finns nu sammanlagt 2 197 kilometer eller 37 procent av hela banlängden. I tågtrafiken utförs ca 70 procent med eldrift. Elektrifiering pågår på bandelarna Kokemäki–Björneborg och Toijala–Åbo. Eldriften på Björneborgsbanan börjar enligt planerna 1.6.1999 samt mellan Toijala och Åbo 1.6.2000.

Beslut om fortsatt elektrifiering har inte fattats men enligt RHK:s undersökning är





det samhällsekonomiskt lönsamt. Fortsatt elektrifiering höjer verksamhetsförutsättningarna för gods- och persontrafiken på järnvägarna.

Enligt RHK:s uppfattning borde elektrifieringen fortsättas genast efter att de aktuella arbetena blivit färdiga så att man först skulle elektrifiera bandelarna Tuomioja-Brahestad, Uleåborg-Rovaniemi, Uleåborg-Idensalmi samt Kontiomäki-Vartius.

Automatiska tågkontrollen utvidgas

Enligt målprogrammet för Banförvaltningscentralen kommer det centrala huvudbannätet att förses med automatisk tågkontroll före år 2001. Vid slutet av år 1997 var systemet i bruk på bandelarna Helsingfors-Åbo, Tammerfors-Seinäjoki samt Riihimäki-Villmanstrand.

Man fortsätter att systematiskt avskaffa och försäkra plankorsningar bandelsvis. T.ex kommer alla plankorsningar att avskaffas före år 2002 på de livligt trafikerade transitoträckorna Kouvola-Vainikkala och Kouvola-Kotka/Fredrikshamn.

Generalplan för Lahtis genbana

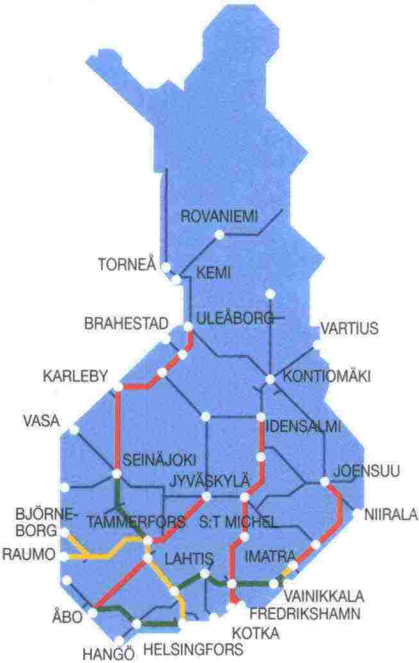
Under berättelseåret fortsatte RHK generalplaneringen för genbanan Kervo-Lahtis. Generalplaneringen baserar sig på linjeringsalternativet som följer Lahtis motorvägsled. Genbanan medför en kapacitetsökning för den östra trafiken samt förkortar resan från Helsingfors till Lahtis med 26 km. Samtidigt underlättar banan trafikbelastningen på huvudbanan från Helsingfors norrut.

Generalplanen för genbanan blev färdig i början av år 1998.



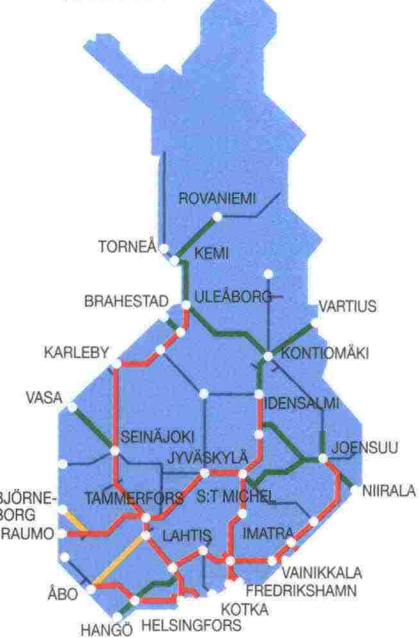
Utbyggnaden av automatisk tågkontroll

- Färdig
- Beställd
- Byggbeslut har fattats



Elektrifieringen av bannätet

- Elektrifierad
- Under byggnad
- Fortsatt elektrifiering undersökt



# Säkerhetsarbetet fortskrider konsekvent

Det konsekventa utvecklandet av järnvägstrafikens säkerhet fortsatte under berättelseåret. Säkerhetssystemet som baserar sig på kvalitetstänkande, innehar en central roll i detta arbete. Systemet omfattar hela järnvägstrafiken och inbegriper förutom den egentliga tågtrafiken även andra viktiga delområden såsom arbetet på bangårdar och materielunderhåll liksom rollen som myndighet som övervakar RHK:s verksamhet.

RHK bygger systemet för säkerhetsförvaltning i samarbete med Norske Veritas-bolaget, som har erfarenhet av motsvarande arbete bl.a. från järnvägarna i England. Förvaltningssystemet torde bli färdigt under 1998 och implementeras på olika verksamhetsområden inom järnvägsfunktionen. Även VR deltar i byggandet av systemet för sin egen del.

## Nytt informationssystem

Viktiga utvecklingsprojekt är också utbyggnaden av den automatiska tågkontrollen samt förnyandet av informationssystemet för tågtrafiken, som påbörjades i början av berättelseåret. Det är meningen att det s.k. ENNI-systemet skall tas i bruk hösten 1998.

ENNI är ett adb-baserat förhandsbeskeds-system som ger lokförarna och tågklare-rarna uppgifter om förändringar som inverkar på tågtrafiken.

## Forskning och information

I samarbete med Statens tekniska forskningscentral VTT fortsatte man säkerhetsforskningen gällande järnvägstrafiken. Den första delen som beskriver tågsäkerhetens tillstånd blev färdig 1996. I det andra skedet som blev färdigt under berättelseåret, koncentrerade man sig mer konkret bl.a. på säkerhetsteknik samt på de mänskliga

aspekterna som berör planering och användning av densamma.

År 1997 fortsatte man också informationskampanjen med vilken man bl.a. informerar skolungdomen om de spelregler som gäller då man rör sig på järnvägsområdet. Den regionala tyngdpunkten för kampanjen låg den här gången mellan bandelen Helsingfors-Tammerfors samt i Kouvola regionen.

## Tekniska funktionen viktig

Till järnvägssäkerheten hänför sig även tekniska typgodkännanden och normer. RHK utförde under berättelseåret allt som allt tio typgodkännanden för ban-, el- och säkerhetsanläggningar samt 16 typgodkännanden för rörligt materiel. Det mest betydande av dessa var godkännandet av Sr2-el-loket. Man fortsatte att modernisera ban- och materieltekniska normer. Målet är att förnya merparten av dessa normer före utgången av år 1999.

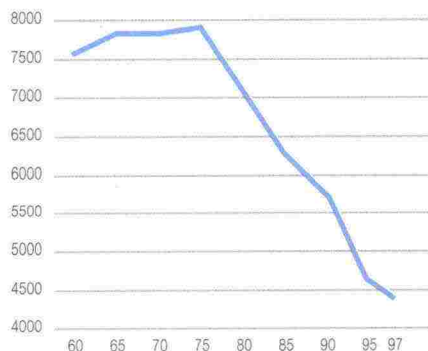
## Plankorsningar avskaffas

Under berättelseåret inträffade i den egentliga tågtrafiken inga allvarliga olyckor och inga passagerare dog i tågtrafikolyckor. Däremot inträffade 52 plankorsningsolyckor i vilka sammanlagt 13 personer miste livet. De samtliga förolyckade dog i landsvägsfortsaffningsmedel.

Man fäster särskild uppmärksamhet på att förbättra plankorsningssäkerheten och korsningar avskaffas systematiskt bandelsvis. Under år 1997 avskaffades sammanlagt 112 plankorsningar.

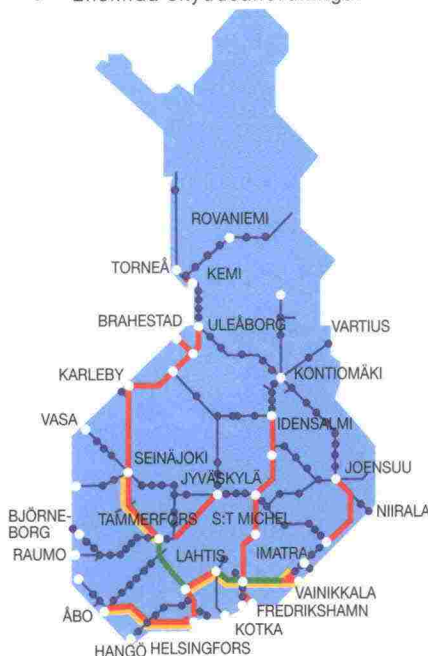


Antalet plankorsningar sammanlagt 1960-1997



## Skyddsanordningar

- Linjeblockering och fjärrstyrning
- Linjeblockering
- Automatisk tågkontroll
- Enskilda skyddsanordningar





# Miljöfrågor i fokus

Miljöfrågor innehar en central roll i Banförvaltningscentralens verksamhet. Under berättelseåret uppgjorde RHK ett miljöprogram för ämbetsverket i enlighet med sina resultatmål. Miljöprogrammet innefattar miljöpolitiken samt miljömålen.

RHK verkar enligt principer för en hållbar utveckling och svarar som banunderhållare för den miljöpåverkan som verksamheten har. De centrala generalmålen för RHK:s miljöverksamhet är att förhindra uppkomsten av nya miljöskador, minska den nuvarande miljöbelastningen samt eliminera de miljöskador som möjligen har uppstått till följd av tidigare verksamhet.

## Målen skärps

RHK:s miljöpolitik innefattar de verksamhetslinjer, genom vilka banhållningen styrs mot att minska miljöpåfrestningen och genom vilka miljöpåverkan som förorsakas av trafiken kan minskas.

I miljömålen har man däremot skilt behandlat bl.a. minskandet av utsläpp, användandet av material samt återvinning, buller och jorddisposition. Dessa mål fin-slipas i åtgärdsplanen för miljöprogrammet för 1998.

## Nytt kalkyleringssystem

RHK deltog under berättelseåret i att konstruera ett kalkyleringssystem för trafikutsläpp. Arbetet genomfördes under ledning av trafikministeriet. Detta system, Lipasto 96, innefattar alla trafikformer och varje trafikform har sin egen modell. Kalkyleringssystemet för järnvägstrafiken heter Raili 96.

Med hjälp av systemet Lipasto 96 kan man betrakta utsläpp och energiförbrukning för alla trafikformer på samma grunder. På detta sätt kan man fastställa de olika tra-

fikformernas andel av utsläppens totalbelastning. Systemet används vid planeringen av minskandet av utsläppen.

## Elektrifieringen är viktig

I synnerhet elektrifieringen av banorna har ökat järnvägstrafikens miljövänlighet. Genom att utvidga eltågstrafiken kan man minska energiförbrukningen för trafiken samt utsläpp och buller.

Under berättelseåret blev elektrifieringen färdig på banavsnittet Tammerfors–Rau-mo. Elektrifieringsarbeten pågår på ban-delarna Toijala–Åbo samt Kokemäki–Björ-neborg. Enligt RHK:s undersökning är det samhällsekonomiskt lönsamt att fortsätta elektrifieringen och dessutom är det en betydande miljöinvestering.

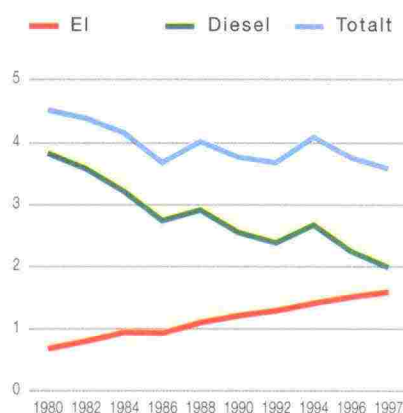
## Träsliprar skall återanvändas

Som en konkret miljöåtgärd kan nämnas behandlingen av gamla, urbruktagna ban-sliprar. Vid grundförbättringen frigörs årligen på olika håll av bannätet ca 500 000 med kreosot impregnerade träsliprar. Dessa ersätts huvudsakligen med betong-sliprar.

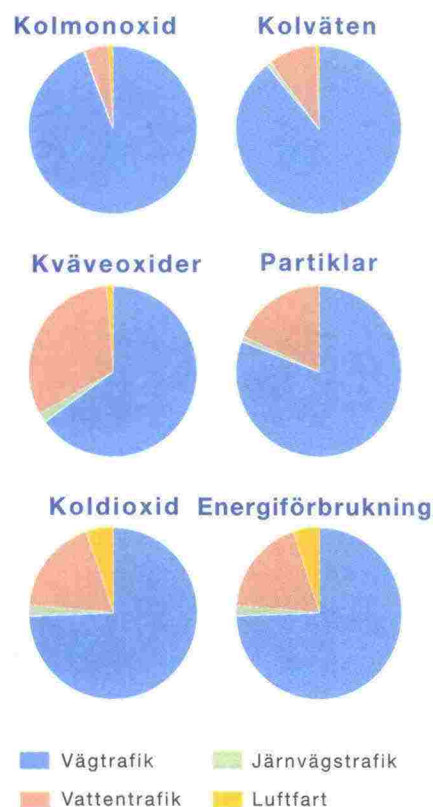
RHK håller på att utveckla ett återvinningssystem där gamla träsliprar flisas och används som bränsle i energiverk utan att miljöskador uppstår. Man planerar att förlägga hanteringen av sliprarna till 2–3 platser med goda transportförbindelser.



Utvecklingen av energiförbrukningen i Finlands tågtrafik, petajoule



Fördelning enligt trafikform av utsläpp och energiförbrukning i Finlands trafik



Källa: Lipasto 96



# Banförvaltningens ekonomi 1997

Banförvaltningscentralens verksamhet som ett beställande ämbetsverk har fortsättningsvis utvecklats. Ökningen av uppdragen har tvingat oss att anställa nya personer till entreprenad- och planeringsuppgifter samt till ekonomiförvaltningen. Anställda i RHK:s egentliga verksamhet har under berättelseåret varit i medeltal 58 personer och som biljettkontrollörer på tågen 36 personer.

## Disponerade medel

RHK har under berättelseåret haft en rekord stor summa medel till sitt förfogade när man tar i beaktande tilläggsbudgeten för hösten. Till bruttoutgifter hade budgeterats 2 721 milj. mk. Som intäkter på omkostnadsmomentet hade budgeterats 377 milj. mk. Skillnaden mellan bruttoutgifterna och intäkterna 2 344 milj. mk finansieras från statsbudgeten.

De förverkligade bruttoutgifterna under berättelseåret var 2 314 milj. mk, och intäkterna på omkostnadsmomentet steg till 402 milj. mk, dvs budgetmedel användes 1 911 milj. mk. Av oanvända medel 433 milj. mk överfördes 427 milj. mk till följande år. För förvärv av markområden behövdes över 5 milj. mk mindre än budgeterat. Dessa oanvända anslag överförs inte till följande år. Vid anslagen bands 15 milj. mk.

Till nästa år överförs 268 milj. mk som beviljats i höstens tilläggsbudget. Huvuddelen av de här medlen är avsedda för primärbanhållning samt byggandet av Helsingfors-Alberga stadsbanan. Från medlen i den egentliga budgeten överförs 160 milj. mk, varav 76 milj. mk är medel för primärbanhållningen och 26 milj. mk har erhållits som ökning av intäkter för primärbanhållningen. Från utvecklingsprojekten överfördes 55 milj. mk och från EU:s nationella andelar 3 milj. mk för att projekternas start flyttades till följande år pga. finansieringsbesluten för EU-andelen. I den egentliga budgeten blev 3 % av medlen oanvända för primärbanhållningens utgifter. Av budgetmedel för utvecklingsprojekt blev 21 % oanvända. En del beror på att arbeten hade utförts redan föregående

år. Dessutom har omfattningen på en del projekt ändrats och besparingar har uppnåtts i entreprenadverksamheten.

## Användningsområden

För banhållningen användes år 1997 totalt 2 314 milj. mk. Året innan användes 2 081 milj. mk. För utvecklandet av bannätet behövdes 200 milj. mk. Utvecklingsmedel användes till nivåförbättring av banan Helsingfors-Tammerfors, slutförandet av det 4. spåret mellan Helsingfors-Dickursby, elektrifieringsprojekten på bandelarna Tammerfors-Björneborg/Raumo och Toijala-Turku för byggandet av anläggningar för automatisk tågkontroll, tilläggs-spårbygget vid Ingerois-Juurikorpi samt plankorsningsarrangemang. Medel ur tilläggsbudgeten användes till byggplaneringsarbetet för Helsingfors-Alberga banan.

I användningen av banhållningens medel låg huvudvikten vid primärbanhållningen och speciellt vid ersättande investeringar. Föregående år användes ca 800 milj. mk från olika källor sammanlagt till ersättande investeringar och under berättelseåret sammanlagt 1 130 milj. mk. För banunderhåll, disposition, undersökningar och planering användes under berättelseåret 698 milj. mk. Året innan disponerades 679 milj. mk jämförbara medel.

## RHK:s tillgångar

Vid utgången av berättelseåret var värdet på RHK:s tillgångar 14 532 milj. mk. Året innan uppgick den till 14 461 milj. mk. Huvuddelen av tillgångarna består av anläggningstillgångar i vilka ökningen under året var 1 270 milj. mk och minskningen 2 milj. mk. Anläggningstillgångarna avskrevs med planerliga avskrivningar 1 171 milj. mk vilket innebar att anläggningstillgångarnas nettoökning var 97 milj. mk.

Det årliga minimiinvesteringsbehovet i banhållningens nuvarande tillgångar är ca 1 200 milj. mk. Detta belopp borde årligen kunna användas till ersättande investeringar för att man skall kunna uppehålla bannätets servicenivå.

## Kostnadskalkyl

Huvuduppgiften för RHK är att för de tillgångar ämbetsverket förvaltar, underhålla och bygga bannätet. Det i storleksklassen näst största förvaltningsobjektet är fastigheterna. Trafikministeriet har befäst fastighetsförvaltning, uppbärandet av kontrollavgifter samt utfärdandet av olika licenser och tekniska direktiv som RHK:s avgiftsbelagda verksamhet. Till kostnader för den avgiftsbelagda verksamheten användes under året statsbudgetmedel 53 milj. mk vilket är 2 % av RHK:s bruttoutgifter. Intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten var 78 milj. mk. Till finansiering av RHK:s verksamhet fick man ur den avgiftsbelagda verksamheten nettointäkter 25 milj. mk.

Resultatet för den avgiftsbelagda verksamheten kommer nästan helt från fastighetsförvaltningen. Kostnadskalkylen för verksamheten, i vilken upptagits förutom direkta kostnader, andelen av de gemensamma kostnaderna och kapitalkostnader, visar ett underskott för den avgiftsbelagda verksamheten. RHK har intäktsbringande fastighetstillgångar för ett värde av 520 milj. mk. Då vård- och underhållskostnader jämte allmänna kostnader avdrags från årsintäkterna för fastighetsrörelsen uppnås en avkastning på 3,4 % för berättelseåret på investerat kapital.

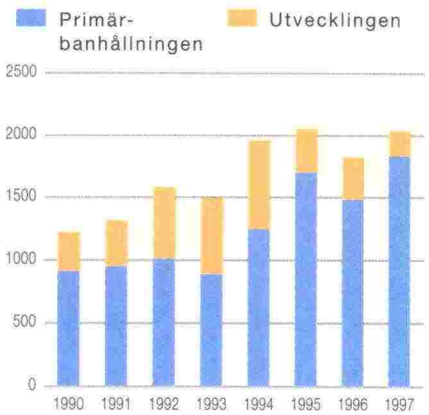
Med intäkter för fastighetsverksamheten kan man ännu täcka avskrivningar av byggnaderna. Om avskrivningarna subtraheras från täckningsbidraget får man som avkastning på investerat kapital 1,5 %. Enligt statens bokföringsanvisning är avkastningskravet för investerat kapital 5,4 %. Den genomsnittliga avkastningen på fastighetsbranschen är för närvarande ca 2,8 %. RHK:s fastighetsförvaltning ligger efter båda dessa mål. Under berättelseåret utfördes årsrenoveringsarbeten mer än i genomsnitt, vilket sänker avkastningen för fastighetsverksamheten.



# UPPFÖLJNING AV BANHÅLLNINGEN PROJEKTVIS 1995-1997

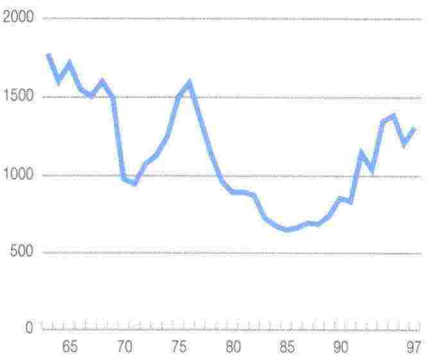
| 1 000 mk                                    | Använts<br>år<br>1995 | Använts<br>år<br>1996 | Använts<br>år<br>1997 |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Helsingfors-Tammerfors, nivåförbättring     | 15 131                | 68 330                | 36 259                |
| Helsingfors-Åbo, nivåförbättring            | 71 158                | 29 971                |                       |
| Helsingfors-Dickursby                       | 71 094                | 16 482                | 2 189                 |
| Tammerfors-Seinäjäki                        | 73 201                | 48 629                |                       |
| Tammerfors-Pieksämäki, elektrifiering       | 26 373                |                       |                       |
| Kyrkslätt-Åbo, elektrifiering               | 1 277                 |                       |                       |
| Tammerfors-Björneborg/Raumo, elektrifiering | 43 468                | 85 460                | 59 455                |
| Toijala-Åbo, elektrifiering                 | 9 933                 | 6 490                 | 31 048                |
| Automatisk tågkontroll                      | 29 853                | 38 575                | 30 525                |
| Plankorsningsarrangemang                    |                       | 36 831                | 6 969                 |
| Övrig utveckling och planering              | 13 248                |                       |                       |
| Ingerois-Juurikorpi, tilläggsspår           |                       | 8 961                 | 35 331                |
| Helsingfors-Alberga, stadsbanan             |                       |                       | 1 938                 |
| <b>Utveckling</b>                           | <b>354 736</b>        | <b>339 729</b>        | <b>203 714</b>        |
| <b>Fastigheter, renovering</b>              |                       | <b>729</b>            | <b>5 272</b>          |
| <b>Jordområden</b>                          | <b>5 496</b>          | <b>2 405</b>          | <b>753</b>            |
| <b>EU-regionstöd</b>                        |                       | <b>1 440</b>          | <b>965</b>            |
| <b>EU-stöd, nationellt</b>                  |                       | <b>1 787</b>          | <b>867</b>            |
| Ersättande investeringar                    | 981 545               | 782 426               | 1 115 771             |
| Banunderhåll och disposition                | 706 189               | 678 801               | 698 074               |
| <b>Primärbanhållning</b>                    | <b>1 687 734</b>      | <b>1 461 227</b>      | <b>1 813 845</b>      |
| Trafikstyrning och förvaltning              | 112 359               | 221 877               | 230 515               |
| Fastighetsfunktionen                        | 20 002                | 40 207                | 45 355                |
| <b>Övrig verksamhet</b>                     | <b>132 361</b>        | <b>262 084</b>        | <b>275 870</b>        |
| <b>Sysselsättningsmedel</b>                 |                       | <b>11 980</b>         | <b>12 220</b>         |
| <b>UTGIFTER SAMMANLAGT</b>                  | <b>2 180 327</b>      | <b>2 081 381</b>      | <b>2 313 506</b>      |
| Intäkter av banavgifter                     | - 90 000              | - 200 000             | - 300 000             |
| Intäkter av fastighetsfunktionen            | - 38 988              | - 69 550              | - 70 278              |
| Övriga intäkter                             | - 41 093              | - 32 356              | - 32 203              |
| <b>INTÄKTER SAMMANLAGT</b>                  | <b>- 170 081</b>      | <b>- 301 906</b>      | <b>- 402 481</b>      |
| <b>NETTOUTGIFTER</b>                        | <b>2 139 234</b>      | <b>1 779 475</b>      | <b>1 911 025</b>      |

Bannätets utgifter under åren 1990-1997, milj. mk

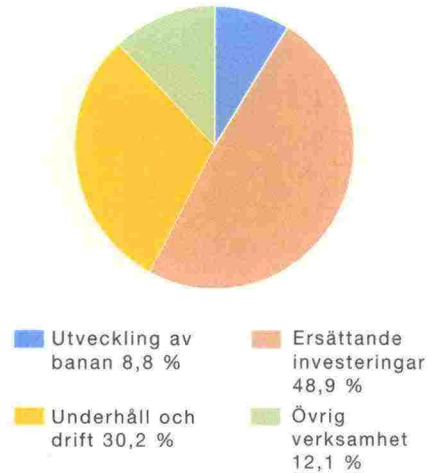


Bannätets investeringar under åren 1963-97, milj. mk

(Till fasta 1997 års priser)



Hur banhållningens utgifter fördelats 1997



# KALKYL ÖVER HUR BUDGETEN HAR UPPFYLLTS 1997

| MK   | Anslag                         |                         | Använts<br>Influtit  | Överförs<br>till<br>följande år | Jämförelse<br>med<br>budgeten |
|--|--------------------------------|-------------------------|----------------------|---------------------------------|-------------------------------|
|  | Överförs från<br>föregående år | 1997<br>Till förfogande |                      |                                 |                               |
| INKOMSTER                                    |                                |                         |                      |                                 |                               |
| Mervärdeskatt                                |                                |                         | 2 168 862            |                                 |                               |
| Moms, gemenskaps-<br>försäljning             |                                |                         | 27 364 731           |                                 |                               |
| Inkomster från ban-<br>hållningen            |                                | 1 000 000               | 2 709 825            |                                 | 1 709 825                     |
| <b>Inkomster totalt</b>                      |                                |                         | <b>32 243 418</b>    |                                 |                               |
| UTGIFTER                                     |                                |                         |                      |                                 |                               |
| Utgifter för mer-<br>värdeskatt              |                                |                         | 470 199 243          |                                 |                               |
| Moms, gemenskapsinternt<br>förvärv           |                                |                         | 27 364 731           |                                 |                               |
| <b>Moms totalt</b>                           |                                |                         | <b>497 563 974</b>   |                                 |                               |
| Rehabilitering                               |                                |                         | 5 230                |                                 |                               |
| Högskolan, löner                             |                                |                         | 50 076               |                                 |                               |
| Planering av Nordsjö<br>hamnbanan            |                                | 3 044 813               | 3 044 813            | 3 044 813                       | 0                             |
| <b>Övriga sammanlagt</b>                     |                                |                         | <b>3 100 119</b>     |                                 |                               |
| UTGIFTER FÖR BAN-<br>HÅLLNINGEN              |                                |                         |                      |                                 |                               |
| EU regionutveckling                          |                                | 1 000 000               | 1 000 000            | 964 792                         | 35 208                        |
| EU nationellt                                |                                | 4 000 000               | 4 000 000            | 867 479                         | 3 132 521                     |
| <b>RHK och övrig primär-<br/>banhållning</b> | <b>339 853 698</b>             | <b>1 624 000 000</b>    | <b>1 963 835 698</b> | <b>1 687 233 116</b>            | <b>276 602 582</b>            |
| Bruttoutgifter                               | 339 853 698                    | 2 001 000 000           | 2 340 835 698        | 2 089 714 180                   | 251 121 518                   |
| Banförvaltningscentralen                     |                                | 207 000 000             | 207 000 000          | 230 514 704                     | - 23 514 704                  |
| Primärbanhållning                            | 339 835 698                    | 1 748 000 000           | 2 087 835 698        | 1 813 844 940                   | 273 990 758                   |
| Fastighetsfunktionen                         |                                | 46 000 000              | 46 000 000           | 45 354 536                      | 645 464                       |
| Bruttoinkomster                              |                                | - 377 000 000           | - 377 000 000        | - 402 481 064                   | 25 481 064                    |
| Banavgift                                    |                                | - 300 000 000           | - 300 000 000        | - 300 000 000                   | 0                             |
| Inkomster från fastig-<br>hetsfunktionen     |                                | - 55 000 000            | - 55 000 000         | - 70 278 454                    | 15 278 454                    |
| Säljinkomster                                |                                | - 22 000 000            | - 22 000 000         | - 32 202 610                    | 10 202 610                    |
| <b>Utveckling av ban-<br/>hållningen</b>     | <b>53 870 557</b>              | <b>218 000 000</b>      | <b>271 870 557</b>   | <b>207 048 266</b>              | <b>64 822 291</b>             |
| <b>Helsingfors-Alberga</b>                   |                                | <b>85 000 000</b>       | <b>85 000 000</b>    | <b>1 938 445</b>                | <b>83 061 555</b>             |
| <b>Bannätets jordområden</b>                 |                                | <b>6 000 000</b>        | <b>6 000 000</b>     | <b>753 154</b>                  | <b>0</b>                      |
| <b>Sysselsättningsmedel</b>                  | <b>12 220 069</b>              | <b>0</b>                | <b>12 220 069</b>    | <b>12 220 069</b>               | <b>0</b>                      |
| UTGIFTER FÖR BAN-<br>HÅLLNINGEN TOTALT       |                                |                         |                      |                                 |                               |
|  | 405 926 324                    | 1 938 000 000           | 2 343 926 324        | 1 911 025 321                   | 427 654 157                   |



# BANFÖRVALTNINGSCENTRALENS BALANSRÄKNING 31.12.1997

## TILLGÅNGAR (MK)

### ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR OCH ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA PLACERINGAR

#### IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

##### IMMATERIELLA RÄTTIGHETER

Köpta adb-program 1 313 000 1 313 000

#### MATERIELLA TILLGÅNGAR

##### JORD- OCH VATTENOMRÅDEN

Grusområden 30 000 000 30 000 000

##### BYGGOMRÅDE

Byggområde 363 231 000

Banområde 202 558 000 565 789 000

##### BYGGNADER

Bostadsbyggnader 42 582 000

Övriga byggnader 232 182 000 274 764 000

##### BANUTRUSTNING

Banutrustning 12 996 126 000 12 996 126 000

##### MASKINER OCH INVENTARIER

Adb-utrustning 209 000

Kontorsmaskiner 87 000

Kommunikationsutrustning 6 166 000 6 462 000

##### INREDNING

Kontorsinredning 1 149 000 1 149 000

##### FÖRSKOTTSBETALNINGAR OCH PÅGÅENDE

##### ANSKAFFNINGAR

Förskottsersättningar, jord- och vattenbygge 15 669 520

Pågående banarbeten 622 092 000 637 761 520 14 513 364 520

### OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR OCH FINANSIERINGS- TILLGÅNGAR

#### KORTFRISTIGA FORDRINGAR

##### FÖRSÄLJNINGSFORDRINGAR

Försäljningsfordringar 18 907 681 18 907 681

##### ÖVRIGA KORTFRISTIGA FORDRINGAR

Övriga kortfristiga fordringar 12 742 12 742

##### FÖRSKOTTSBETALNINGAR

Utgivna förskottsmedel 2 965 2 965 18 923 388

**TILLGÅNGAR SAMMANLAGT 14 532 287 908**

## KAPITAL (MK)

### EGET KAPITAL

Statens kapital 14 097 454 391 14 097 454 391 14 097 454 391

### FRÄMMANDE KAPITAL

#### KORTFRISTIGT FRÄMMANDE KAPITAL

##### ERHÅLLNA FÖRSKOTT

Övriga erhållna förskott 124 967 124 967

##### LEVERANTÖRSSKULDER

Leverantörsskulder 430 154 585 430 154 585

##### MELLAN RÅKENSKAPSVERK

Förskottsinnehåll 436 773

Socialavgifter 96 416

Olycksfallsförsäkringar 8 793 541 982

##### POSTER FÖR VIDARE REDOVISNING

Pensionsavgifter (arbetsgivare) 267 573

Pensionsavgifter (arbetstagare) 63 372

Medlemsavgifter 36 483

Utmätningar 60

Arbetslöshetspremier, arbetstagare 44 477

Lönehjälpkonto 411 965

##### RESULTATREGLERINGAR

Semesterlöneskuld 3 348 502 3 348 502

##### ÖVRIGA KORTFRISTIGA LÅN

Främmande kapital utanför budgeten 251 516 251 516 434 833 517

**KAPITAL SAMMANLAGT 14 532 287 908**

Banförvaltningscentralen (fi. Ratahallintokeskus, RHK) främjar verksamhetsförutsättningarna för järnvägstrafiken som ett effektivt, säkert och miljövänligt trafikslag både i hemlandet och som en del av det internationella transportsystemet.

RHK sköter underhållet av och utvecklar bannätet och järnvägstrafikens säkerhet samt erbjuder järnvägsföretagen en konkurrenskraftig trafikled.

RHK beaktar transportbehoven inom näringslivet och kollektivtrafiken och fungerar enligt principerna om en hållbar utveck-

ling. Inom den internationella trafiken utvecklas bannätet som en central länk mellan öst och väst.

RHK försöker aktivt påverka ärenden i anslutning till Finlands trafikpolitik och infrastruktur

ORGANISATION



BANFÖRVALTNINGENS STYRELSE

| 1995–1997  | 1998–2000   |
|--|---|
| Överdirektör Ossi Niemimuukko (ordf), Banförvaltningscentralen     | Överdirektör Ossi Niemimuukko (ordf), Banförvaltningscentralen                          |
| Överingenjör Rita Piirainen, trafikministeriet                     | Överingenjör Rita Piirainen, trafikministeriet  |
| Generaldirektör Henri Kuitunen, VR-Group Ab (t.o.m. 10.4.1997 )    | Ekonomidirektör Veikko Vaikkinen, VR-Group Ab   |
| Ekonomidirektör Veikko Vaikkinen, VR-Group Ab (fr.o.m. 10.4.1997 ) | Transportekonomisk ombudsman Maire Kaartama, Industrins och Arbetgivarnas Centraförbund |
| Materialchef Marjatta Kukkamäki, Kemira Fibres Oy                  | Agronomi- och forst.mag. Harri Ajomaa, Finlands Trafikförbund                           |
| Baningenjör Tapio Peltohaka, Banförvaltningscentralen              | Överinspektör Arja-Hannele Lilja, Banförvaltningscentralen                              |



1.1.1998

Första banan: Helsingfors–Tavastehus år 1862

Spårvidd: 1 524 mm

Banlängd totalt: 5 865 bankm

Spårlängd inkl. sidospår: 8 730 spårkm

Dubbel- eller flerspårig bana: 507 bankm

Spår med betongsliprar: 1 867 spårkm

Bansliprar/km: 1 640 st.

Skarvfritt spår: 3 848 spårkm

De nya rälerna på huvudbanorna är av typ: UIC60 (vikt 60 kg/m)

Elektrifierad bana: 2 197 bankm (inkl. Tammerfors–Raumo)

Elektrifierinssystem: 25 kV 50 Hz

Linjeblockerad bana: 1 805 bankm

Fjärrstyrd bana: 1 629 bankm

Tunnlar: 42 st.

Tunnlarnas sammanlagda längd: 25 284 m

Järnvägsbroar: 2 032 st.

Broar över järnvägen: 783 st.

Antalet plankorsningar: 4 405 st av vilka på huvudbanorna 3 684 st.

Jordområden i RHK:s ägo: 28 800 ha, varav 21 200 ha under spåren

Byggnader i RHK:s ägo: 4 115 st, sammanlagd volym 1,9 milj. m<sup>3</sup>

Fotografier: Markku Nummelin, Leif Rosnell, Enrico Seri

Layout och produktion: Inklus Communications Oy

Tryck: Kirjapaino Libris, Helsingfors 1998

Banförvaltningscentralen

PB 185 (Brunnsgatan 6)

00101 Helsingfors

Telefon (09) 5840 5111

Telefax (09) 584 5100

Internet-hemsidor: [www.rhk.fi](http://www.rhk.fi)

Elpost: [info@rhk.fi](mailto:info@rhk.fi)

Överdirektör

Ossi Niemimuukko

Tfn (09) 5840 5101

Elpost: [ossi.niemimuukko@rhk.fi](mailto:ossi.niemimuukko@rhk.fi)

Överdirektörens sekreterare

Annukka Heinonen

Tfn (09) 5840 5102

Elpost: [anna-leena.heinonen@rhk.fi](mailto:anna-leena.heinonen@rhk.fi)

Strategienheten

Biträdande direktör Martti Kerosuo

Tfn (09) 5840 5120

Elpost: [martti.kerosuo@rhk.fi](mailto:martti.kerosuo@rhk.fi)

Entreprenadenheten

Biträdande direktör Juha-Heikki Pasanen

Tfn (09) 5840 5131

Elpost: [juha-heikki.pasanen@rhk.fi](mailto:juha-heikki.pasanen@rhk.fi)

Säkerhetsenheten

Biträdande direktör Yrjö Poutiainen

Tfn (09) 5840 5150

Elpost: [yrjo.poutiainen@rhk.fi](mailto:yrjo.poutiainen@rhk.fi)

Tekniska enheten

Biträdande direktör Markku Nummelin

Tfn (09) 5840 5180

Elpost: [markku.nummelin@rhk.fi](mailto:markku.nummelin@rhk.fi)

Fastighetsenheten

Biträdande direktör Timo Välke

Tfn (09) 5840 5160

Elpost: [timo.valke@rhk.fi](mailto:timo.valke@rhk.fi)

Ekonomigruppen

Ekonomichef Airi Kivelä

Tfn (09) 5840 5110

Epost: [airi.kivela@rhk.fi](mailto:airi.kivela@rhk.fi)

Chef för internationella ärenden

Kari Konsin

Tfn (09) 5840 5104

Epost: [kari.konsin@rhk.fi](mailto:kari.konsin@rhk.fi)

Informationschef

Timo Saarinen

Tfn (09) 5840 5103

Epost: [timo.saarinen@rhk.fi](mailto:timo.saarinen@rhk.fi)

